Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Konzept des Mobilitätspasses

Michael Öhmann

Leiter Referat 31 – Ausbaustrategie Öffentliche Mobilität, Haushalt, Organisation

LAG Mobilität – Mobilitätspass

19.02.2022, virtuell

Agenda

- Einordnung (Klimaziele, Koalitionsvertrag, Finanzierung ÖPNV)
- Mobilitätspass als Form der Drittnutzerfinanzierung
- Konzept des Mobilitätspasses
- Bisheriges Gutachten
- Mobilitätsgarantie
- Weitere Schritte

Einordnung: Klimaziele und Verkehrswende 2030

Verdopplung des öffentlichen Verkehrs

Jedes **dritte** Auto fährt klimaneutral

Jede **dritte** Tonne fährt klimaneutral

Ein **Drittel** weniger KFZ-Verkehr in den Städten

Verkehrs-wende 2030

Jeder **zweite Weg** selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad

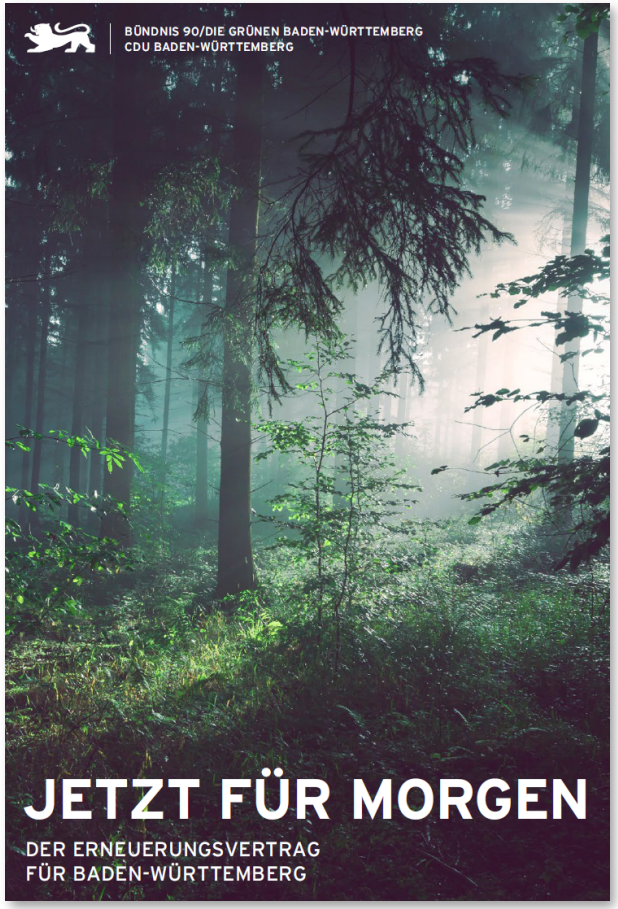
Einordnung: Koalitionsvertrag 2021 – „Jetzt für morgen“

Zentrale Maßnahmen der ÖPNV-Offensive

- Ziel: Verdopplung Fahrgastzahlen bis 2030
- Mobilitätsgarantie ÖPNV
- **Mobilitätspass für Kommunen**
- Attraktive Tarifangebote, z.B. 1-2-3-Ticket

  erster Schritt: Jugendticket 365 € (für Schüler, Azubis, Studierende)
- SPNV-Zielkonzept 2030
- Antriebswende im Bus- und Bahnverkehr (Clean-Vehicle-Directive)
- Schnittstellen ausbauen: Mobilitätsstationen, B+R, P+R

→ Landesmobilitätskonzept



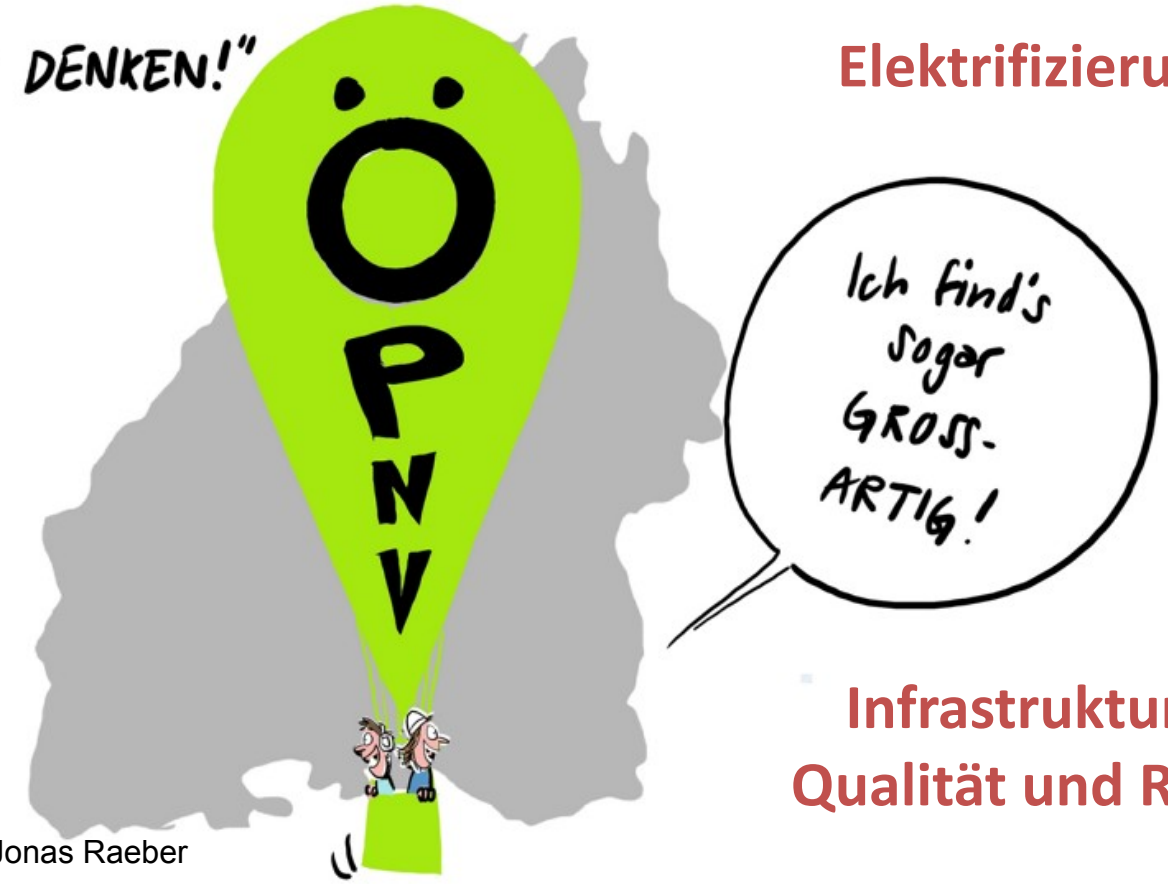
Herausforderung ÖPNV-Offensive

Elektrifizierung / CVD

Möbilitätsgarantie
kommunaler ÖPNV

Mobilitätsgarantie SPNV
(Land)

Günstige Tarife
Jugendticket, 1-2-3-Ticket



Jonas Raeber

Infrastrukturausbau
Qualität und Robustheit

Baden-Württemberg

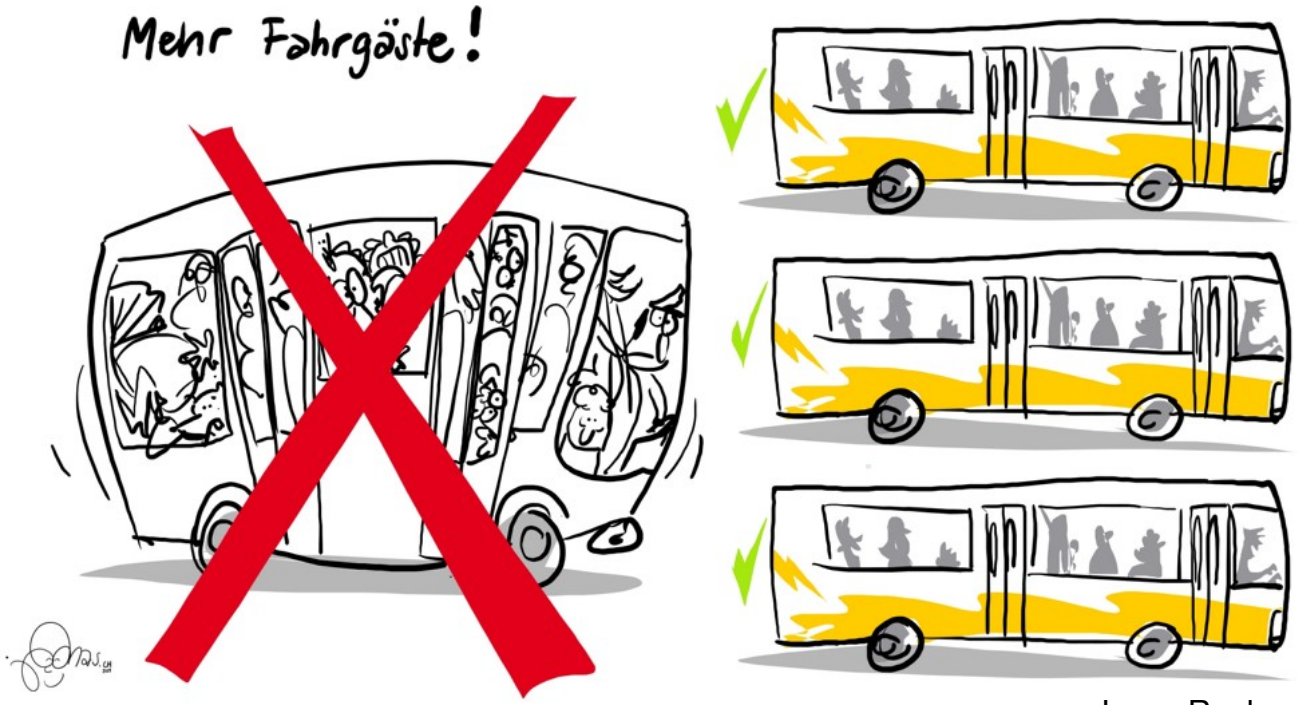
Finanzierung der ÖPNV-Offensive

Gemeinsame Aufgabe von **Bund, Länder** und **Kommunen!**

Bund:
Massive Aufstockung der Regionalisierungmittel nötig

Land:
Angemessener Anteil eigener Landesmittel

Kommunen:
- zusätzliche Haushaltsmittel
- zusätzliche Mittel aus Mobilitätspass



Jonas Raeber

Empfehlung der ÖPNV-Zukunftskommission

Leitbild und Maßnahmenempfehlungen im Rahmen der Erarbeitung der ÖPNV-Strategie 2030

20 Vertreter*innen von Land, regionaler und kommunaler Ebene sowie aus Wissenschaft, Praxis, Gewerkschaften und Interessensverbänden

Mobilitätspass als wichtige Maßnahme gesetzt

Mobilitätspass als Form der Drittnutzerfinanzierung

Drei Säulen der Finanzierung des ÖPNV:

1. Nutzer	2. Besteller	3. Drittnutzer
• Ticketerlöse von Fahrgästen • Nutzer des ÖPNV	• Finanzierung durch Besteller • Zuschüsse von Bund, Land, Kommunen	• Nutznießer des ÖPNV

Mobilitätspass als Form der Drittnutzerfinanzierung

Beispiele der Drittnutzerfinanzierung:

- Parkraumbewirtschaftung (Deutschland, Wien)
- City-Maut (z. B. in London, Stockholm, Mailand)
- Arbeitgeberabgabe (Wien, Frankreich)
- Land Value Capture (z. B. Kopenhagen, Dublin, Paris) (Beteiligung von Immobilieneigentümern beim Neubau von Straßenbahn oder U-Bahn)

Pixabay

Mobilitätspass als Form der Drittnutzerfinanzierung

Elemente der Drittnutzerfinanzierung sind wichtig für die Erreichung der Verkehrswende!

Zwei Wirkungsdimensionen:

1. Neue Finanzierungsmittel für den ÖPNV (Ausbau Betrieb, Infrastruktur Tarif)
2. Lenkungswirkung vom MIV auf den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr

stock.adobe.com/Sveta

Konzept des Mobilitätspasses

Grundlegende Ziele

- ÖPNV hat erheblichen zusätzlichen Finanzbedarf, wenn er stärkere Rolle für Klimaschutz einnehmen soll.
- Zusätzliche und langfristige Finanzierungsquelle für Kommunen insbes. für Betriebskosten im ÖPNV
- Anreiz, um Städte und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten.

Ein solches Finanzinstrument kann als Mobilitätspass ausgestaltet werden.

Jonas Raeber

Konzept des Mobilitätspasses

Was ist der Mobilitätspass?

- Ein Mobilitätsguthaben, finanziert durch Beitrag[1] bzw. Gebühr[2]
- Gewährt Zugang zur Mobilität
- Beitrag bzw. Gebühr wird von Einwohnern, Pkw-Haltern oder Pkw-Nutzern entrichtet
- Im Gegenzug persönliches ÖPNV-Guthaben, das in gleicher Höhe beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann
- ÖPNV-Nutzer werden entlastet, für Pkw-Halter und -Nutzer entstehen zusätzliche Kosten (Anreiz Verkehrsverlagerung)

stock.adobe.com/zephyr_p

[1] Mobilitätspass für Einwohner oder Kfz-Halter: Beitrag

[2] Mobilitätspass für Kfz-Nutzer als (Straßennutzungs-)Gebühr

Konzept des Mobilitätspasses

Was ist der Mobilitätspass?

- Finanzieller Anreiz: weniger Auto fahren und stattdessen auf ÖPNV und andere klimafreundliche Verkehrsmittel umsteigen
- Berücksichtigung von sozio-ökonomischen Gegebenheiten
- Ausschluss von Doppelzahlung
- Verankerung per Landesgesetz als Angebot an Kommunen
- Jeweiliges Modell kann durch Kommunen frei gewählt werden

Quelle: fotolia.com/226462799

Konzept des Mobilitätspasses

Gutachten (2020): Drei flexible Grundmodelle

1. Mobilitätspass für **Einwohner** („Bürgerticket“)
   - Verpflichtende, monatliche Abgabe der Einwohner eines Erhebungsgebietes
   - Dafür vergünstigte oder kostenfreie ÖPNV-Nutzung (Mobilitäts-Guthaben)

2. Mobilitätspass für **Kfz-Halter** („Nahverkehrsabgabe“)
   - Verpflichtende, monatliche Abgabe der Kfz-Halter eines Erhebungsgebietes
   - Dafür erhalten Kfz-Halter vergünstigte oder kostenfreie ÖPNV-Nutzung (Mobilitäts-Guthaben)

3. Mobilitätspass für **Kfz-Nutzer** („Straßennutzungsgebühr“)
   - Gebühr bei Nutzung definierter Straßen mit Kfz
   - Dafür erhalten Kfz-Nutzer vergünstigte ÖPNV-Nutzung (Mobilitäts-Guthaben)

Kommunales Prüfanliegen: **Arbeitgeberabgabe**

Bisheriges Gutachten

Berechnungsergebnisse Modellkommunen

Mobilitätspass für:	erwachsene EinwohnerInnen	Kfz-HalterInnen	Nutzen
Bad Säckingen	10 €	30 €	Taktverkehr Innenstadt plus On-Demand-Verkehr Stadtteile
Mannheim/ Heidelberg	30 €	40 €	Nulltarif im Stadtverkehr für Einwohner + Ausbau*
Tübingen	17 €	57 €	Nulltarif im Busverkehr für alle, + Ausbau*
Stuttgart	20 €	30 €	100 Mio. € zusätzlich für Ausbau des Angebots

* inkl. Angebotsausweitung. Erläuterung: Der Nulltarif erfordert jeweils eine Ausweitung des Angebots. Dies ist in der Berechnung berücksichtigt.

Bisheriges Gutachten

Zentrale Ergebnisse des bisherigen Gutachtens

- Mobilitätspass kann mit Gesetzgebungskompetenz des Landes als Angebot an Kommunen eingeführt werden
- Damit Möglichkeit für Kommunen zusätzliche Mittel für massiven Ausbau des ÖPNV zu generieren und Anreize zu setzen, Straßen in Städten und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten
- Flexibilität in der Umsetzung eines Mobilitätspasses (Kommunen entscheiden über das OB und über das WIE)
- Akzeptanz in Bevölkerung und rechtliche Gründe setzen <u>Verbesserungen im ÖPNV voraus</u>; nicht nur die indirekten Vorteile von weniger Emissionen und weniger Pkw-Verkehr

Mobilitätsgarantie

- **Verlässliche Anbindung aller Ortschaften** (geschlossene Orte) zu gängigen Verkehrszeiten:
  - Ballungsraum mind. 15-Minuten-Takt,
  - Ländlicher Raum 30-Minuten-Takt
- Bis 2026: Realisierung in Hauptverkehrszeit landesweit (Stufe 1)
- In Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage mit On-Demand-Angeboten
- Einführung der Mobilitätsgarantie im Dialog mit Kommunen

Jonas Raeber

Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie

- ✓ Zwei Vorhaben mit Pioniercharakter
- ✓ Erste inhaltliche und rechtliche Vorarbeiten zum Mobilitätspass
- ✓ Erste Kostenschätzung zur Mobilitätsgarantie
- ✓ Beide Themen als Auftrag im Koalitionsvertrag verankert
- ✓ Großes kommunales Interesse
- ✓ Großes mediales Interesse

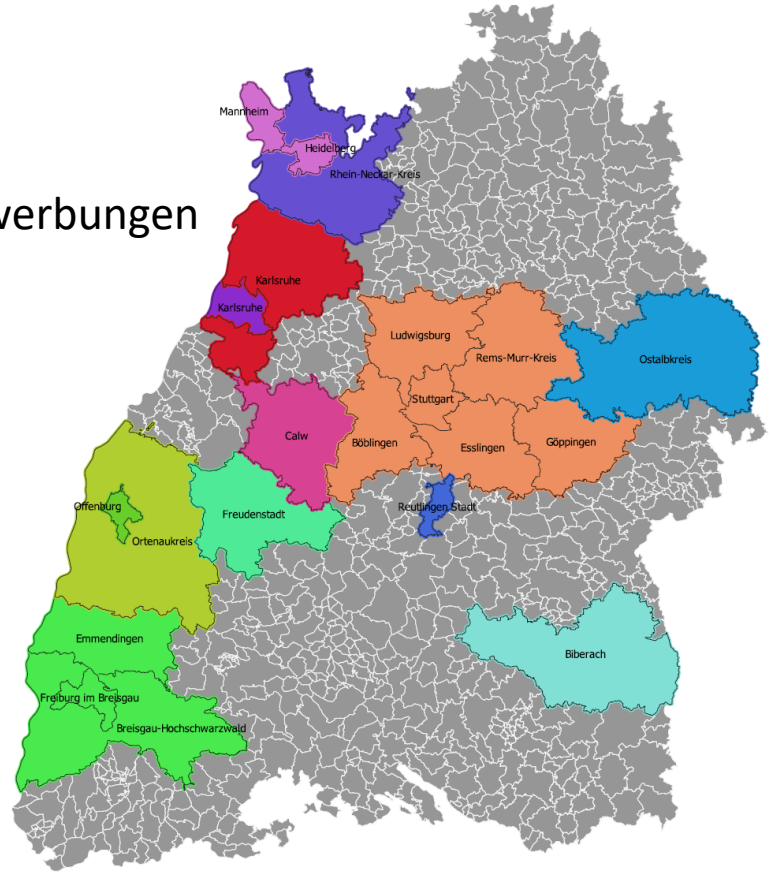
→ Jetzt geht es an die Vorbereitung zur Umsetzung

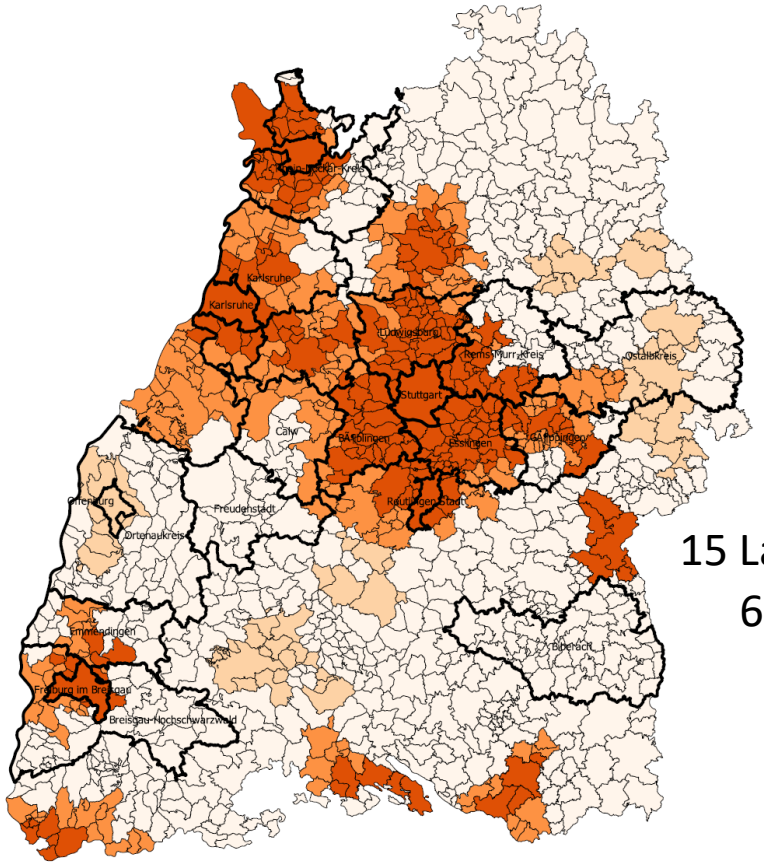
→ Weitere Schritte erforderlich

Jonas Raeber

Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie: Kommunale Modellregionen

13 Bewerbungen





15 Landkreise,
6 Städte

Baden-Württemberg

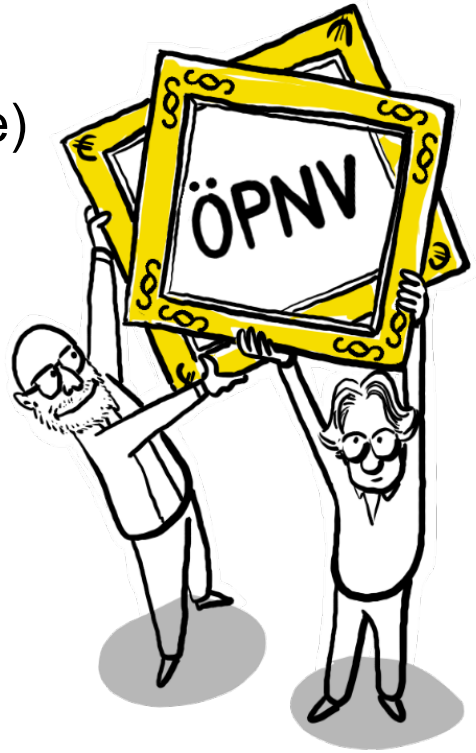
Weitere Schritte

Partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Modellregionen

1. Inhaltliche und rechtliche Fragen (Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie)
2. Berechnungen Mobilitätspass (insbes. Ebene Landkreise und Region)
3. Berechnungen Mobilitätsgarantie
4. Umsetzungskonzeption Mobilitätspass
5. Kommunikation

→ Koordinierungskreis mit KLV und Arbeitskreis mit Modellkommunen

→ Beauftagung externer Dienstleister ist erfolgt:



Jonas Raeber

civity Management Consultants

BBG und Partner

NahverkehrsBeratung Südwest
Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr

zebralog

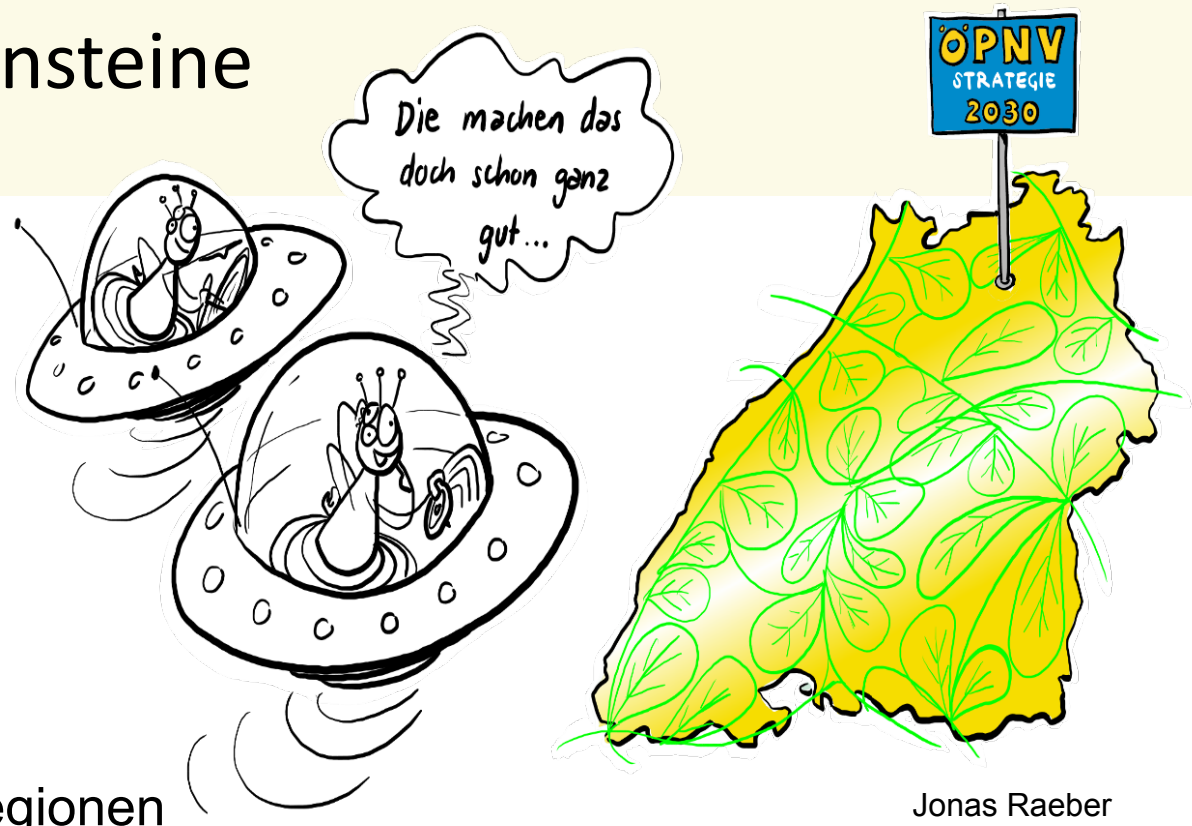
Baden-Württemberg

Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie

Offene Fragen Mobilitätspass

- Konkrete Ausgestaltung der Varianten des Mobilitätspasses
- Frage der “richtigen” Ebene (nicht zu kleinteilig, kein Flickenteppich; Wahlfreiheit)
- Unterschiedliche Ausgestaltung Landkreis und kreisangehörige Kommune
- Ertragsberechnung insbes. Ebene Landkreise und Regionen
- Mobilitätspass insbes. im ländlichen Raum: vorgezogener Angebotsausbau?
- Rechtliche Fragen zur Umsetzung
- Umsetzungskonzeption
- Vertiefte Prüfung Arbeitgeberabgabe

Zeitplan: Meilensteine



Jonas Raeber

- ✓ Sommer 2021: Aufruf Modellregionen
- ✓ Herbst 2021: Auswahl Modellregionen
- ✓ Herbst 2021: Vergabe Dienstleistungsauftrag
- ✓ Februar 2022: Start Lenkungskreis u. AK Modellregionen
- vrsl. bis Sommer 2022: Vorberatungen (inhaltliche und rechtliche Fragen)
- vrsl. bis Sommer 2022: Berechnungen Mobilitätspass
- Parallel Gesetzgebungsverfahren

Vielen Dank!

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8 • 70173 Stuttgart
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Telefon: 0711 231-5830
Fax: 0711 231-5899

poststelle@vm.bwl.de
www.vm.baden-wuerttemberg.de

Bisheriges Gutachten

Region Mannheim/ Heidelberg

(als Modellregion)

MA: ca. 325.000 Einwohner

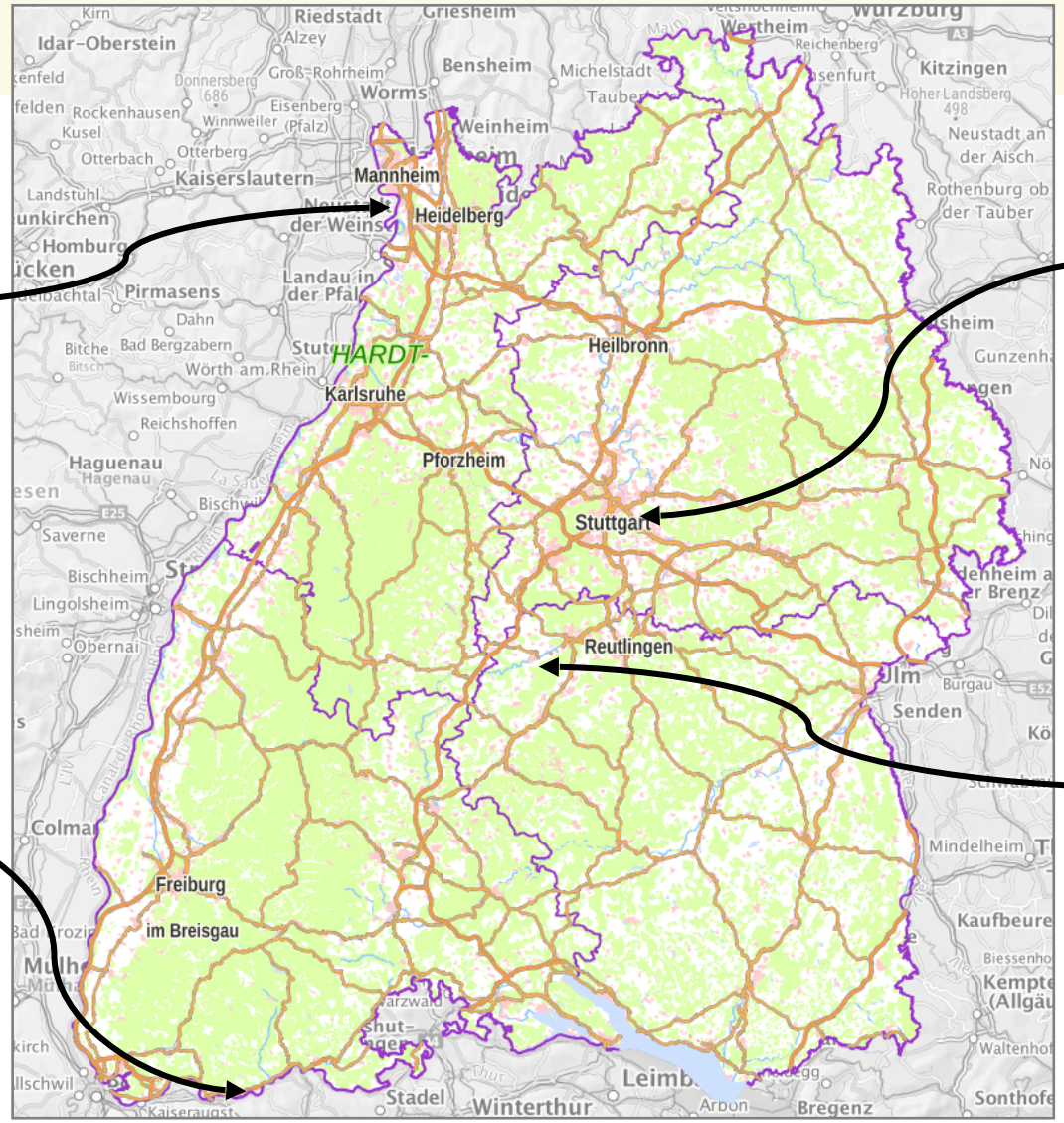
HD: ca. 150.000 Einwohner

Kurstadt Bad Säckingen

Rund 18.000 Einwohner

587 Pkw/1.000 Einwohner

Stadtbussystem mit Ausbaupotential
(1 Fahrzeug auf 3 Linien)



Landeshauptstadt Stuttgart

Rund 615.000 Einwohner

493 Pkw/1.000 Einwohner

Universitätsstadt Tübingen

Rund 90.000 Einwohner

437 Pkw/1.000 Einwohner

Bereits ÖPNV-Nulltarif in zeitweiliger Erprobung

Bisheriges Gutachten

Im Gutachten wurde(n) berücksichtigt…

- mögliche zusätzliche Fahrten von ÖPNV und MIV
- Abschaffungen/Ummeldungen für Pkw, Wegzug, Nutzung gebührenfreier Straßen
- ein Sozialnachlass (ALG II, Auszubildende, Studierende, Kinder und Jugendliche)
- Einwohner einer Modellkommune, die voraussichtlich die abgabepflichtige Mautzone nicht mehr befahren werden (Annahme: 5% der Kfz-Halter umgehen die Abgabezone)
- einmalige Änderung der Fixkosten für die Ausgestaltung des EDV-Systems (um das Mobilitätsguthaben mittels Smartphone nutzbar zu machen)